रजिस्ट्री सं० डी० 221

REGISTERED No. D. 221

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग I—खण्ड 1

PART I—Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 102] नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 27, 1671/श्रावण 5, 1893

No. 102] NEW DELHI, TUESDAY, JULY 27, 1971/SRAVANA 5, 1893

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।

Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation.

MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT

NOTIFICATION

New Delhi, the 23rd July 1971

No. F.6(26)/71-IC.—The Government of India are pleased to make the following scheme for grant of subsidy on the transport of raw materials and finished goods to and from certain selected areas with a view to promoting growth of industries there :—

1. **Short title.**—This scheme may be called the Transport Subsidy Scheme 1971.

2. **Commencement and duration.**—It comes into force with effect from the 15th July, 1971 and will operate for a period of five years

3. **Applicability.**—It is applicable to all industrial units (barring plantations, refineries and power generating units) both in the public and the private sectors irrespective of their size in the States of Jammu and Kashmir, Assam, Meghalaya and Nagaland and the Union Territories of Manipur, Tripura and NEFA.

4. **Definitions.**—(a) 'industrial unit' means an industrial unit where a manufacturing programme is carried on

(b) 'new industrial unit' means an industrial unit which has set up manufacturing capacity and come into production on or after the date of commencement of the scheme.

(c) 'existing industrial unit' means an industrial unit which set up manufacturing capacity and come into production before the date of commencement of the scheme.

(d) 'substantial expansion' means increase in production of an industrial unit by 25 per cent or more of the licenced or approved capacity.

(e) 'diversification' means manufacture of new article or articles by an industrial unit by 25 per cent or more (by value) of the approved or licensed capacity of the article of articles already manufactured by it during the preceding year.

(f) 'selected areas' means the States of Jammu and Kashmir, Assam, Meghalaya and Nagaland and the Union Territories of Manipur, Tripura and NEFA.

(g) 'north-eastern region' means the States of Assam, Meghalaya and Nagaland and the Union Territories of Manipur, Tripura and NEFA.

(h) 'raw material' means any raw material actually required and used by an industrial unit in its manufacturing programme as approved by the Government of India and/ or by the Government of the State/Union Territory in which the industrial unit is located.

(i) 'finished goods' means the goods actually produced by an industrial unit in accordance with the manufacturing programme approved by the Government of India and/ or the Government of the State/Union Territory in which the industrial unit is located.

5. **Area covered by the scheme.**—The scheme is limited to the industrial units located in the selected areas only.

6. **Details of the scheme.**—(i) A transport subsidy will be given to the industrial units located in the selected areas in respect of raw materials which are brought into and finished goods which are taken out of such areas.

(ii) Industrial units will not be eligible for the transport subsidy for internal movement of raw materials and finished goods within the state of Jammu and Kashmir and the northeastern region.

(iii) In the case of Jammu and Kashmir, transport subsidy will be given for transport costs between the rail head at Pathankot and location of the industrial unit in the state. When the railway line is extended upto Jammu and opened for traffic, transport subsidy will be restricted to movements between the location of the industrial unit in the state and Jammu or Pathankot whichever is nearer.

(iv) In the case of Assam, Meghalaya, Nagaland, Manipur, Tripura and NEFA, transport subsidy will be given on the transport costs between Siliguri and the location of the industrial unit in these States/Union Territories. While calculating the transport costs of raw materials the cost of movement by rail from Siliguri to the railway station nearest to the location of the industrial unit and thereafter the cost of movement by road to the location of the industrial unit will be taken into account. Similarly, while calculating the transport costs of finished goods the cost of movement by road from the location of the industrial unit to the nearest railway station and thereafter the cost of movement by rail to Siliguri will be taken into account. In the case of the north-eastern region, raw materials moving entirely by road or other mode of transport, the transport costs will be limited to the amount which the industrial unit might have paid, had the raw materials moved from Siliguri by rail upto the railway station nearest to the location of the industrial unit and thereafter by road. Similarly, in the case of movement of finished goods moving entirely by road or other mode of transport in the north-eastern region, the transport costs will be limited to the amount which the industrial unit might have paid, had the finished goods moved from the location of the industrial unit to the nearest railway station by road and thereafter by rail to Siliguri.

(v) Freight charges for movement by road will be determined on the basis of transport rates fixed by the Government of the State/Union Territory concerned from time to time or the actual freight paid, whichever is lower.

(vi) Cost of loading or unloading and other handling charges such as from the railway station to the site of the industrial unit will not be taken into account for the purpose of determining transport costs.

(vii) All new industrial units located in the selected areas will be eligible for transport subsidy equivalent to 50 per cent of the transport costs of both raw materials as well as finished goods.

(viii) Existing industrial units in the selected areas are also eligible for transport subsidy in respect of the additional transport costs of raw materials and finished goods arising as a result of substantial expansion or diversification effected by them after the commencement of the scheme. Transport subsidy in such cases will be restricted to 50 per cent of the transport costs of the additional raw materials required and finished goods produced as a result of the sub-stantial expansion or diversification.

(ix) Transport subsidy will also cover 50 per cent of the transport charges for movement of steel from the Gauhati, stockyard of M/s. Hindustan Steel Limited, to the site of the industrial units in the north-eastern region.

(x) The State Government/Union Territory Administration will set up a Committee consisting of the Director of Industries, a representative each of the State Industries Department and the State Finance Department, etc., on which a representative of the Ministry of Industrial Development will also be nominated. The Committee will operate at the State/Union Territory level and scrutinise and settle all claims of transport subsidy arising in the State/Union Territory. The claimants should be asked to provide proof of raw materials "imported" into and finished goods "exported" out of the State/Union Territory from registered chartered accountants. The Committee may also lay down the production of any other documents which in their opinion is necessary to decide the eligibility of the claimant for the transport subsidy. After having scrutinised and settled the claims, the amount disbursed to industrial units should first be adjusted against the outstanding ways and means advances made to the State Government/Union Territory for Centrally Sponsored Schemes in accordance with the procedure outlined in the Ministry of Finance letter No. 2(17)P.II/58 dated 12th May, 1958, and the balance, if any, shall be paid in cash to the State Government/Union Territory.

(xi) In order to check any misuse of transport subsidy, Directorates of Industries in the States/Union Territories will carry out periodical checks to ensure that the raw materials and the finished goods in respect of which transport subsidy has been given were actually used for the purpose by a system of scrutinising of consumption of the raw materials and the output of the finished goods.

(xii) Directorates of Industries of the State and Union Territories concerned will draw up procedures and arrangements not only for scrutinising the claims for transport subsidy but also arrange for prompt payment of the claims. The number of transport subsidy claims that may be preferred by an industrial unit finished goods to and from the industrial units. The Directorate of Industries may at his discretion entertain more number of claims in a financial year, if the financial position of the industrial unit so warrants.

(xii) Directorates of Industries of the State and Union Territories concerned will lay down a system of pre-registration of industrial units which are eligible for transport subsidy. At the time of registration the Directors of Industries will fix and indicate the capacity of such units. They will also lay down procedure to ensure regular inflow of information regarding the movement of raw material and finished goods to and from the industrial units. The Directorate of Industries of the States and Union Territories should also lay down that statistics of production and utilisation of raw materials should be maintained and kept open for inspection on request by the Directorate of Industries.

(xiv) The Ministry of Industrial Development will continuously review the arrangements made by the Directorate of Industries of the concerned States and Union Territories and suggest modifications in the procedure for scrutinising the claims, payment of transport subsidy, etc.

(xv) Notwithstanding the provisions of the scheme, Government of India and/or the Government of the State/Union Territory concerned have full discretion to refuse to entertain or reject any claim for transport subsidy.

(xvi) Any false statement made deliberately by an industrial unit or any misrepresentation of facts by it will disqualify it from the grant of transport subsidy, for such period of time as the Government of India and/or the Government of the State/Union Territory concerned may decide after giving a reasonable opportunity to the industrial unit to state its case.

S. K. SAHGAL, Jt. Secy.

औद्योगिक विकास मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 जुलाई 1971

सं० एफ० 6(26)/71-आई० सी०.—भारत सरकार उद्योगो के विकास को प्रोत्साहन देने की दृष्टि से कुछ चुने हुए क्षेत्रों से कच्चे सामान और तैयार माल के लाने ले जाने के लिये परिवहन मे (वित्तीय) सहायता देने हेतु निम्नलिखित योजना बनाती है :—

1. **संक्षिप्त शीर्षक** :—

इस योजना को परिवहन सहायता योजना, 1971 कहा जायेगा।

2. **प्रारम्भ और उसकी अवधि** :—

यह 15 जुलाई, 1971 से लागू होगी और पांच वर्ष की अवधि तक चलेगी।

3. **प्रयोज्यता**:—

यह सरकारी तथा गैर सरकारी दोनों क्षेत्रों के सभी आकार के औद्योगिक एककों (सिवाय वृक्षारोपण, रिफाइनरी तथा बिजली जनयंत्र एककों के) पर जम्मू तथा काश्मीर, आसाम, मेघालय, नागालैंड और संघ शासित राज्यों मणिपुर, त्रिपुरा तथा नेफा राज्यों में लागू होती है।

4. **परिभाषा**:—

(क) "औद्योगिक एकक" का अर्थ एक ऐसे औद्योगिक एकक से है जहां उत्पादन कार्यक्रम चलाया जाता है।

(ख) "नये औद्योगिक एकक" से अर्थ एक ऐसे औद्योगिक एकक से है जिसने उत्पादनकारी क्षमता स्थापित करली है और इस योजना के प्रारम्भ होने की विधि से या उसके पश्चात् उत्पादन प्रारम्भ कर दिया है।

(ग) "विद्यमान औद्योगिक एकक" से अर्थ एक ऐसे औद्योगिक एकक से है जिसने उत्पादनकारी क्षमता स्थापित करली है और इस योजना के प्रारम्भ होने से पूर्व ही उत्पादन प्रारम्भ कर दिया है।

(घ) "पर्याप्त विस्तार" से अर्थ औद्योगिक एकक के उत्पादन में लाइसेंसीकृत अथवा स्वीकृत क्षमता में 25% अथवा अधिक वृद्धि है।

(ङ) "विविधीकरण" का अर्थ एक औद्योगिक एकक द्वारा नई वस्तु या वस्तुओं का उत्पादन विगत वर्षों में उत्पादित वस्तु अथवा वस्तुओं की स्वीकृति अथवा लाइसेंसीकृत क्षमता के 25% अथवा उससे अधिक (मूल्य में) का उत्पादन करना।

(च) "चुने हुए क्षेत्र" अर्थात जम्मू तथा काश्मीर, असम, मेघालय और नागालैंड प्रदेश तथा पूर्व शासित राज्य मणिपुर, त्रिपुरा तथा नेफा।

(छ) "उत्तर पूर्वी क्षेत्र" अर्थात असम, मेघालय और नागालैंड प्रदेश तथा मणिपुर, त्रिपुरा और नेफा के पूर्व शासित राज्य।

(ज) "कच्चे सामान" से मतलब कोई भी कच्चा सामान जो किसी औद्योगिक एकक के उत्पादनकारी कार्यक्रम के लिए वास्तव में चाहिये और प्रयोग होना हो, जिसे इस हेतु भारत सरकार ने और/अथवा राज्य सरकार/पूर्व शासित क्षेत्रों ने जिसमें औद्योगिक एकक स्थापित है, स्वीकृत किया हो।

(झ) "तैयार माल" तैयार माल से अर्थ ऐसे सामान से है जो भारत सरकार और/अथवा राज्य सरकार/ पूर्व शासित राज्य जिसमें औद्योगिक एकक स्थापित है, द्वारा स्वीकृत उत्पादन कारी कार्यक्रम के अनुसार वास्तव में बनाया जाता है।

5 **योजना के अन्तर्गत क्षेत्र** —

यह योजना केवल चुने हुए क्षेत्रों में स्थापित औद्योगिक एककों तक सीमित है।

6 **योजना का ब्यौरा** —

(1) परिवहन सहायता चुने हुए क्षेत्रों में स्थापित औद्योगिक एककों को ऐसे कच्चे सामान पर जो इन क्षेत्रों में लाया जाता है और ऐसे तैयार माल पर जो यहां से बाहर ले जाया जाता है दी जायेगी।

(2) जम्मू तथा काश्मीर राज्य और उत्तर पूर्वी क्षेत्र में कच्चेसामान तथा तैयार माल को राज्य के अन्दर लाने ले जाने पर औद्योगिक एकक परिवहन सहायता के प्राप्त करने के पात्र नहीं होंगे।

(3) जम्मू और काश्मीर राज्य के मामले में परिवहन सहायता राज्य में औद्योगिक एकक स्थान के और पठानकोट रेलवे के मध्य तक परिवहन व्यय पर दी जायेगी। जब रेलवे लाईन जम्मू तक बिछा जायेगी तो यातायात के लिये खोल दी जायेगी तो परिवहन आर्थिक सहायता राज्य में औद्योगिक एकक के स्थान और जम्मू अथवा पठानकोट तक जो भी निकट होगा सामान लाने ले जाने तक प्रतिबंधित कर दी जायेगी।

(4) असम, मेघालय, नागालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा तथा नेफा में परिवहन सहायता इन राज्यों संघशासित क्षेत्रों के औद्योगिक एकक के स्थान से सिलीगुड़ी के मध्य तक के परिवहन व्यय पर दी जायेगी / कच्चे सामान पर परिवहन व्यय का हिसाब सिलीगुड़ी से औद्योगिक एकक के स्थान से निकटस्थ रेलवे स्टेशन तक का रेलभाड़ा और तत्पश्चात औद्योगिक एकक के स्थान तक सड़क भाड़े को मिला कर लगाया जायेगा। इसी प्रकार तैयार माल की लागत का परिकलन करते समय सड़क भाड़ा औद्योगिक एकक के स्थान से निकटस्थ रेलवे स्टेशन तक और तत्पश्चात सिलीगुड़ी तक रेल भाड़ा हिसाब में लिया जायेगा।

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में जहां कच्चे सामान का सारा परिवहन सड़क अथवा अन्य तरीकों से किया जाता है, वहां परिवहन व्यय औद्योगिक एकक द्वारा चुकाई जाने वाली उस राशि तक सीमित होगा, जो राशि यदि कच्चे सामान औद्योगिक एकक के स्थान से निकटस्थ रेलवे स्टेशन तक सिलिगुड़ी से रेल द्वारा और तत्पश्चात सड़क से भेजा जाता है पर देय होती। इसी प्रकार, यदि तैयार सामान केवल सड़क अथवा अन्य यातायात तरीकों से भेजा जाता है तो यातायात लागत औद्योगिक एकक द्वारा प्रदत्त उस राशि के बराबर होगी जो राशि यदि तैयार सामान औद्योगिक एकक के स्थान से निकटस्थ रेलवे स्टेशन तक और तत्पश्चात सिलिगुड़ी से रेल द्वारा भेजा जाता पर देय होती।

(5) सड़क भाड़ा समय समय पर संबंधित राज्य सरकार/संघ शासित क्षेत्र द्वारा निर्धारित की गई यातायात दर अथवा वास्तव में चुकाये गये भाड़े, जो भी कम हो, के अनुसार निर्धारित की जायेगी।

(6) रेलवे स्टेशन से औद्योगिक एकक के स्थान तक माल चढ़ाने और उतारने या अन्य प्रकार के ऐसे खर्चों को परिवहन व्यय का निर्धारण करते समय हिसाब में नहीं लिया जायगा।

(7) चुने हुए क्षेत्रों में स्थापित सभी नए औद्योगिक एकक कच्चे सामान और तैयार माल की यातायात लागत के 50 प्रतिशत के बराबर परिवहन सहायता प्राप्त करने के पात्र होंगे।

(8) इस योजना के प्रारम्भ होने के पश्चात किये गये पर्याप्त विस्तार अथवा विविधीकरण सम्बंधी कच्चे सामान और तैयार माल के अतिरिक्त परिवहन व्यय पर चुने हुए क्षेत्रों के विद्यमान औद्योगिक एकक भी परिवहन सहायता प्राप्त करने के पात्र होंगे। इस प्रकार के मामलों मे परिवहन सहायता पर्याप्त विस्तार अथवा विविधी करण के परिणामस्वरुप आपेक्षित अतिरिक्त कच्चे सामान और बनाए गये तैयार माल के परिवहन व्यय के 50 % तक सीमित होगी।

(9) उत्तर पूर्वी क्षेत्र में हिन्दुस्तान स्टील लि० के गौहाटी गोदाम से औद्योगिक एककों के स्थान तक इस्पात के लाने लेजाने के परिवहन व्यय पर भी 50 प्रतिशत तक परिवहन सहायता प्राप्त होगी।

(10) राज्य सरकार/संघ शासित प्रशासन एक समिति का गठन करेंगे जिस में उद्योग निदेशक राज्य उद्योग विभाग का तथा राज्य वित्त विभाग आदि का प्रत्येक का एक एक प्रतिनिधि होगा इस में औद्योगिक विकास मंत्रालय का एक प्रतिनिधि भी नामित किया जायेगा। समिति राज्य/संघ राज्य स्तर पर कार्य करेगी और वह राज्य/संघ प्रशासित राज्य के परिवहन सहायता के सभी दावों की समीक्षा करेगी, उनका निबटान करेगी।

दावेदार से 'आयातित' कच्चे सामान और 'निर्यात किये गये' तैयार माल के बारे में पंजीकृत चार्टर एकाउन्टेंट का एक प्रमाण प्रस्तुत करने को कहा जाना चाहिये। समिति किसी भी अन्य संलेखों को जो उसकी विचार से परिवहन सहायता की पात्रता के निश्चित करने के लिए आवश्यक हैं, प्रस्तुत करने के लिए कह सकती है।

दावों की छानबीन और उनके तय हो जाने के उपरांत औद्योगिक एककों को वितरित की गयी राशि सर्वप्रथम केन्द्र द्वारा चलाई गई योजनाओं के लिये राज्य सरकार/संघ शासित क्षेत्र को दी गई अथोपाय अग्रिम राशियों का समायोजन वित्त मंत्रालय के पत्र संख्या 2(17)—पी०—2/58 दिनांक 12—5—58 में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार किया जाना चाहिये, और यदि कुछ राशि बकाया रह जाती है तो, राज्य सरकार/संघ शासित राज्य को उसका भुगतान नगद किया जाना चाहिए।

(11) परिवहन सहायता के दुरुपयोग पर नियंत्रण रखने के लिये राज्यों/ संघ शासित क्षेत्रों में उद्योग निदेशालय इस बात का सुनिश्चय करने के लिये कि कच्चा सामान और तैयार माल जिसके लिये परिवहन आर्थिक सहायता दी गई है वास्तव में उसी उद्देश्य के लिये प्रयोग में लाई गई थी, समय-समय पर जांच पड़ताल करेंगे जो कच्चे सामान की खपत और तैयार माल की निपज की संवीक्षा करने के तरीके से होगी।

(12) संबंधित राज्य तथा संघ शासित क्षेत्रों के उद्योग निदेशालय परिवहन सहायता के दावों संवीक्षा करने के लिये न केवल प्रक्रिया बनायेंगे और व्यवस्था करेंगे बल्कि दावों के तुरन्त भुगतान की व्यवस्था भी करेंगे। औद्योगिक एकक द्वारा छांटे गये परिवहन सहायता के दावों की संख्या साधारणतया एक तिमाही में इससे अधिक नहीं होनी चाहिये। तदपि उद्योग निदेशक स्वविवेक से एक वित्त वर्ष में अधिक दावों को स्वीकार कर सकता है यदि औद्योगिक एकक की वित्तीय स्थिति ऐसा करने की अनुमति देती हो।

(13) संबंधित राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों में उद्योग निदेशालय ऐसे औद्योगिक एककों, जो परिवहन सहायता के पात्र हैं, के पूर्व-पंजीकरण के लिये प्रणाली निर्धारित करेगा। पंजीकरण के समय पर ही उद्योग निदेशक एककों की क्षमता को निर्धारित और अंकित करेगा। वे इस बात का सुनिश्चय करने के बारे में कि कच्चे माल तथा तैयार माल के औद्योगिक एकक से लाने लेजाने के बारे में नियमित रूप से सूचना मिलती रहे प्रक्रिया बनायेगा। राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों के उद्योग निदेशालय यह भी निर्धारित करेंगे कि कच्चे माल के उत्पादन और उसकी खपत के बारे में सूचना को उद्योग निदेशालय के निरीक्षण करने को अनुरोध पर दिखाने के लिये तैयार रखेंगे।

(14) औद्योगिक विकास मंत्रालय संबंधित राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों के उद्योग निदेशालय द्वारा की गई व्यवस्था की निरंतर संवीक्षा की निगरानी करता रहेगा और दावों की छानबीन, परिवहन सहायता के भुगतान आदि की पद्धति के बारे में संशोधन करने का सुझाव देगा।

(15) भारत सरकार और /अथवा संबंधित राज्य सरकार/संघ शासित क्षेत्र को योजना के उपबंधों के होने पर भी अपनी परिवहन सहायता के लिये आय किसी भी दावे के लने से इंकार करने अथवा रद्द करने का पूर्ण विवेकाधिकार होगा।

(16) किसी औद्योगिक एकक द्वारा जानबूझकर किसी गलत बयान का दिया जाना अथवा तथ्यों का दुर्व्यपदेशन करना उसे एक अवधि तक, जिसे भारत सरकार और/अथवा संबंधित राज्य सरकार संघ शासित क्षेत्र औद्योगिक एकक को अपनी बात प्रस्तुत करने का उपयुक्त अवसर प्रदान करने के उपरान्त निश्चित करेगी, परिवहन आर्थिक सहायता की स्वीकृति से अपात्र सिद्ध करेगा ।

सुरेश कुमार सहगल,
संयुक्त सचिव, भारत सरकार ।

PRINTED BY THE GENERAL MANAGER, GOVERNMENT OF INDIA PRESS, MINTO ROAD, NEW DELHI AND PUBLISHED BY THE MANAGER OF PUBLICATIONS, DELHI, 1971